starter trop timoré et l'inaccessible (et unique) béquille latérale à rappel qui n'inspire aucune confiance pour laisser chauffer la bête toute seule...

On débraye avec les bruits de ferraillements caractéristiques du double disque d'embrayage à sec, on enclenche la première, la Guz' chauffera dans les embouteillages. Première constatation : elle ne brille en ville ni par sa maniabilité, malgré un rayon de braquage correct, ni par son moteur. Il manque de souplesse, le gros, mais pas d'inertie, à l'image de la boîte de vitesses. Il paraît même qu'elle s'est améliorée... Encore heureux ! En fait, là encore, passer les rapports sur une Moto Guzzi requiert une certaine dose de patience et de philosophie. Il faut bien décomposer les mouvements et s'habituer à la fermeté du sélecteur. Heureusement, les verrouillages sont corrects.

Vous l'aurez compris, la ville exaspère la Guz' qui réclame de grands espaces. Ça tombe bien, puisque demain nous serons chez Jacky Bergmann, le sorcier Guzzi alsacien.

Comme une loco sur ses rails

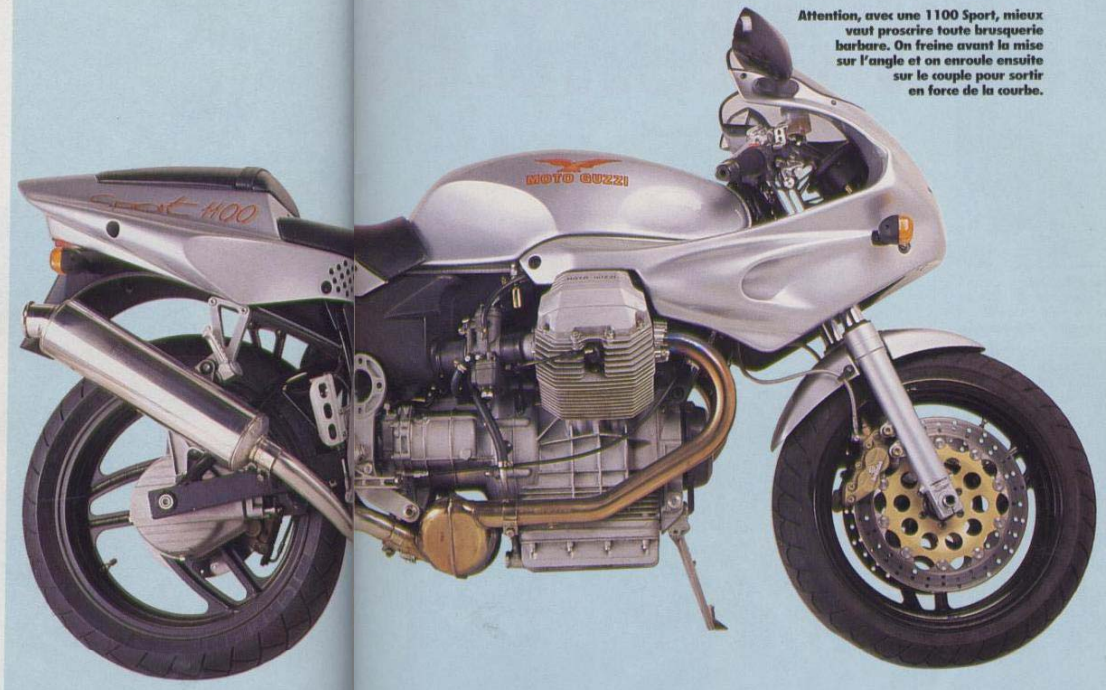
Vraiment, aucune autre moto n'offre de telles sensations. Comment décrire ce mélange d'ultra rigidité et d'inertie, mais aussi cette fidélité à la trajectoire ? La 1100 Sport jouit d'une tenue de cap hors norme par les impressions ressenties. Ainsi, sur autoroute (comme sur route défoncée d'ailleurs) la direction reste stoïque, et surtout ce moteur... A 175 km/h compteur, il ronronne paisiblement à 6 000 tours (soit 2 000 tours de la zone rouge) et ses vibrations ne se résument plus qu'à de supportables fourmillements dans les poignées. La 1100 Sport taille sa route, au propre comme au figuré. La position sportive se fait alors apprécier, ainsi que la bulle, suffisamment efficace à cette allure. Avouons-le, elle trouve là son meilleur terrain d'expression. Les longues lignes droites et les appuis en courbe, c'est ça son truc. Mais la conduite rapide en montagne ne lui déplaît pas non plus. Ça tombe bien, nous arrivons maintenant aux abords du massif des Vosges. Et côté routes viroleuses, on fait pire...

Dans ces conditions, le mode d'emploi et surtout la règle d'or de la Guzz' est de ne pas brusquer la bête, comme on le ferait volontiers avec une japonaise. Non, non, avec elle, il faut enrouler avant tout et bien prendre soin de maintenir le régime moteur au dessus des 3 000 tours. En dessous, le twin reprend mollement sur les intermédiaires ou cogne carrément en cinquième, on l'a vu en ville et on regrette l'injection par la même occasion. Au dessus de 3000 tours, il tracte à son rythme mais puissamment et sans même s'affaiblir aux abords de la zone rouge. Etonnant. Et puis, quel plaisir d'inscrire régulièrement la 1100 dans le virage, sans la jeter ni écraser le levier de frein comme un sauvage. La Guz' se raidirait alors immanquablement... Non, on freine d'abord, et on enroule ensuite. L'énorme double disque Brembo procure une puissance impressionnante, pourvu que l'on tire fort sur le levier. Mais pourquoi avoir supprimé le freinage intégral déjà en série sur les anciennes Le Mans ? Actionner un disque avant et arrière d'une simple pression du pied, voilà qui se montrait royal pour bien "asseoir" la moto sur ses suspensions lors des grosses décélérations, sur le sec comme sur le mouillé. Sans compter que maintenir deux doigts sur le levier pendant que l'on donne un petit coup de gaz au rétrogradage relève maintenant du tour de force ! Mais après tout, rien (ou presque...) n'empêche une petite modification du branchement des durits pour retrouver un pied... intégral ! En sortie de virage, la bête se relève tranquillement par une accélération progressive mais franche. Aucun risque de décrochage, les Michelin TX radiaux procurent un grip et un guidage très rassurants. Et les suspensions méritent elles aussi leur mention. Elles ne sont pas irréprochables, elles manquent même de débattement et de douceur, mais au moins elles s'accordent pour avaler petits et gros chocs progressivement et sans talonner.

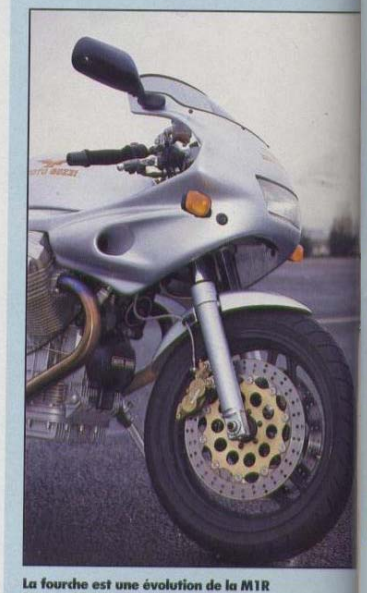
La Sport se laisse peu à peu apprivoiser, à tel point que ses défauts paraissent maintenant secondaires, effacés par son homogénéité, et surtout sa personnalité hors pair. Pourtant, que l'on ne s'y trompe pas. Elle en demandera sûrement bien plus à son futur propriétaire, confronté chaque jour à cette rudesse qui nous a fait pourtant craquer. Mais après tout, les hommes, les vrais, n'ont-ils pas toujours préféré les garces aux femmes trop avenantes ? ■

La 1100 Sport, à la loupe

La "Sport" reprend la base mécanique de la 1100 California (qui elle même découle du "vieux" bloc 1 000 cm³ à deux soupapes), virilisé en accord avec la vocation plus "sportive" de l'engin. Le vilebrequin et les bielles ont fait l'objet d'une cure savante d'amaigrissement et d'équilibrage, tout comme le volant moteur. Les levées et temps d'ouverture de soupapes ont suivi joyeusement le mouvement, et les carbus Dell'Orto d'un diamètre de 40 mm (malheureusement en place de l'injection électronique) sont désormais gavés en air frais via deux conduits disposés de part et d'autre du carénage. Mais c'est plutôt en matière de cadre que la Guz' se différencie de ses aïeules. Les ingénieurs de Mandello n'ont pas fait dans la demi-mesure, puisqu'ils lui ont greffé ni plus ni moins que la partie-cycle conçue à l'origine par Dr John pour la Daytona quatre soupapes. Adieu au double berceau, bonjour à l'unique poutre rectangulaire reliant maintenant en droite ligne la colonne de direction à la suspension arrière type Cantilever. Le moteur concourt ainsi directement à la rigidité de l'ensemble ce qui, vu ses proportions, reste quand même la moindre des choses ! Si les platines de fixation moteur sont logiquement différentes de celles d'une Daytona et l'empattement rallongé de 15 mm, l'autre grosse évolution réside dans le remplacement de l'amortisseur Koni par un White Power à bonbonne séparée. La fourche Marzocchi est elle aussi une évolution de la M1R étrennée sur la Daytona. Enfin, les étriers 4 pistons Brembo restent de la partie, mais les disques flottants totalisent cette fois un diamètre de 320 mm, soit 20 mm de plus que précédemment ! Enfin, notons la disparition du freinage intégral Guzzi, ce que nous regrettons.



Attention, avec une 1100 Sport, mieux vaut proscrire toute brusquerie barbare. On freine avant la mise sur l'angle et on enroule ensuite sur le couple pour sortir en force de la courbe.



La fourche est une évolution de la M1R Marzocchi déjà connue sur la Daytona, et les énormes disques flottants Brembo de 320 mm utilisent des pinces 4 pistons. Dommage que le freinage intégral Guzzi (un disque avant couplé au disque arrière, actionnés par la pédale) ait disparu !

Toute l'âme de la bête en une photo. Gavé par deux gros Dell'Orto, le V-Twin semble anachronique par ses mensurations généreuses et son aspect "taillé dans la masse". Pourtant, son allonge, sa sonorité caverneuse ou ses vibrations font de lui l'un des plus gros tempéraments du marché.

Les compteurs Veglia à fond blanc sont superbes, mais on a du mal à s'habituer aux graduations tous les 30 km/h du tachymètre. Au sommet des tubes, les réglages de compression et de détente. Pas de jauge à essence (ni de robinet...) mais un voyant signalant les trois litres de réserve.

Fiche technique

MOTO GUZZI 1100 SPORT

Type	bicylindre en V à 90°, 4 temps, refroidi par air, 4 soupapes, simple ACT
Cylindrée	1064 cm³ (92 x 80 mm)
Puissance maxi	90 ch à 7 800 tr/mn
Couple maxi	9,7 mkg à 6 000 tr/mn
Boîte	arbre et cardan, 5 vitesses (40,3/58,4/73/87/100 %), rapport secondaire 4,125
Cadre	type Diamond, poutre centrale en acier
Suspension AV	fourche télélhydraulique Marzocchi M1R, réglable en compression et détente, Ø 41 mm, déb. 130 mm
Suspension AR	type Cantilever, combiné White Power, réglable en précharge, détente et compression, déb. 120 mm
Frein AV	double disque Brembo flottant, Ø 320 mm, étriers 4 pistons
Frein AR	simple disque flottant, Ø 260 mm, étrier 2 pistons
Pneus	Michelin Radial TX11/23; AV 120/70 x 17"; AR 160/60 x 18"
Chasse/angle	102 mm / 26°
Empattement	1 495 mm
Garde au sol	non communiquée
Poids à sec /pleins	200 kg / 232 kg
Essence/réserve	19 l / 3 l

Performances

MOTO GUZZI 1100 SPORT

REPRISES (DERNIER RAPPORT)	
De 60 à 90 km/h	**5"7**
De 90 à 130 km/h	**6"1**
ACCÉLÉRATIONS	
400 m départ arrêté	**NM**
Vitesse maxi	**218 km/h**
CONSOMMATION	
Minimum	**5,7 l**
Maximum	**9,3 l**
Moyenne de l'essai	**7,4 l**
Autonomie moyenne	**257 km**

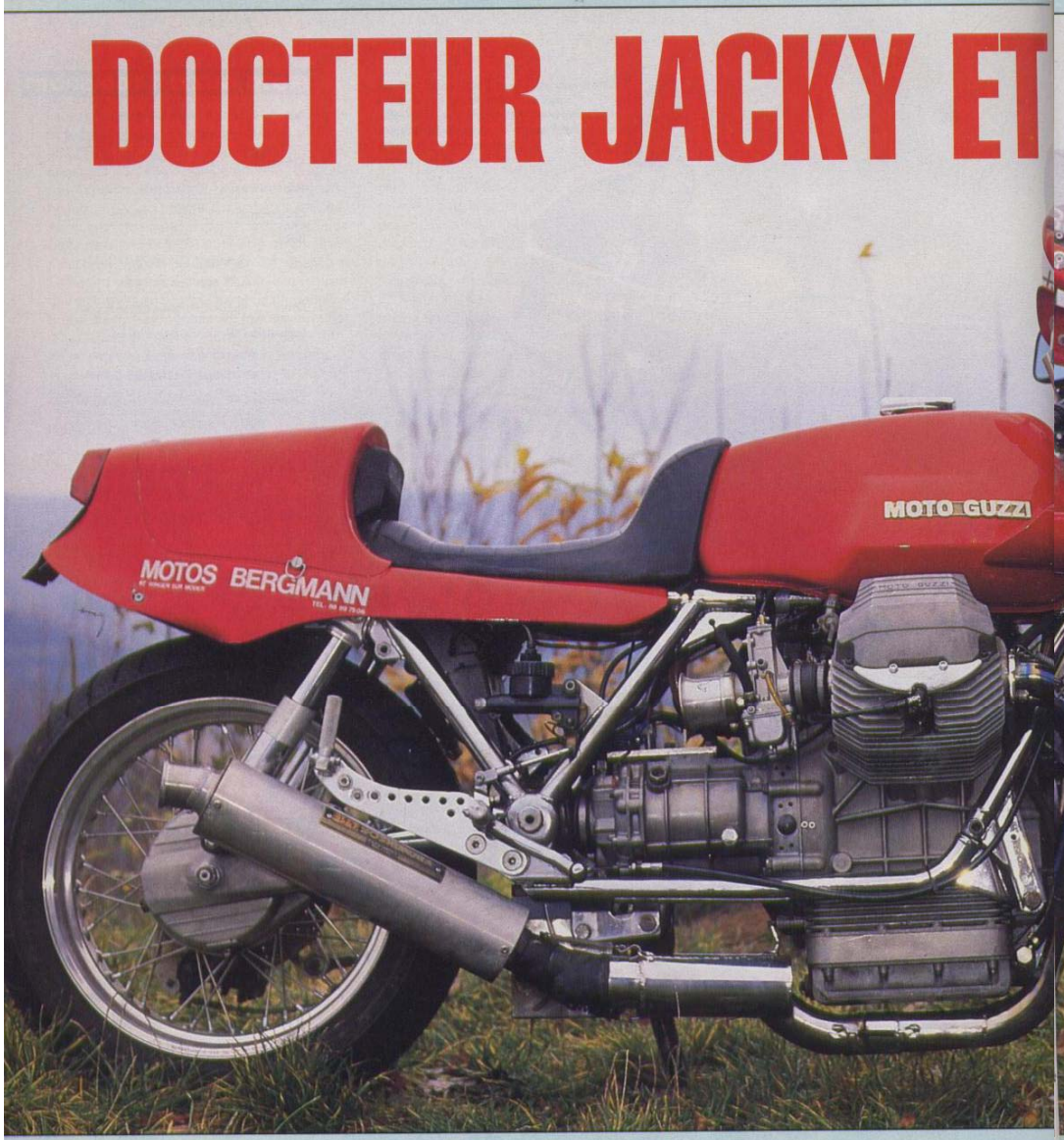
le budget

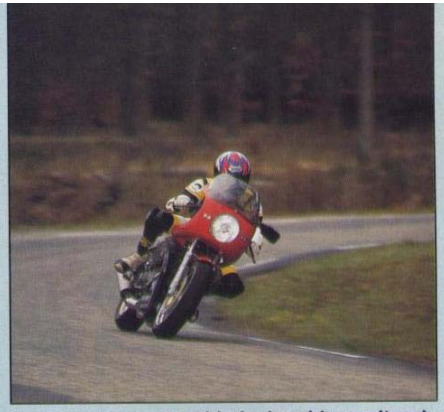
MOTO GUZZI 1100 SPORT

Prix clés en mains	69 900 F
Garantie	1 an, pièces et main d'œuvre, km illimité
Coloris	gris, rouge, noir
Importateur	SDM, 32 rue Paul Eluard, 93200 Saint Denis. Tél : (1) 48 13 05 05
Essais MR	Nouveauté

DOCTEUR JACKY ET SES GUZZI

Sous son esthétique rétro, la Guzzi de doc' Jacky cache un sacré boulot... et de sacrées sensations. Plus de 100 ch à la roue arrière et des bielles en titane pour encaisser 10 000 tr/mn sans casser ! Du grand art.





Comme toute Guzzi, cette spéciale aime la conduite enroulée mais musclée. Sa partie-cycle de Le Mans est stable sur l'angle et les Metzeler ME1 offrent une très bonne adhérence. De quoi lui permettre de ressortir comme une balle des virages.

Dans quelques minutes, la 1100 Guzzi retentira dans la forêt vosgienne. Jacky Bergmann (au milieu) donne les dernières recommandations : *«Tu fais cirer un peu l'embrayage, la première est longue. Et pour le reste, gaz !»*

Le bloc moteur de 1000 Le Mans a été sérieusement boosté : 1100 cm³, double allumage, arbre à cames spécial, carbu Mikuni racing, etc. Du méchant mais du solide. A noter la pratique entretoise de bas moteur avec cartouche de filtre à huile extérieure.

Moto Guzzi a déjà son docteur, John, le concepteur de la 1000 Daytona. Pourtant, ce titre, nous avons envie de le décerner aussi à tous les passionnés qui défendent la marque. Jacky Bergmann est de ceux-là. Et sa Le Mans préparée en est la meilleure illustration.

Par Emmanuel Cadiou ; photos Yud Pourdieu le Coz.

Les Vosges en novembre ! Sans doute,Yud, grand galérien devant l'éternel et photographe Moto Revue, nous maudira-t-il longtemps. *«Et dire que l'on aurait pu descendre sur la côte d'Azur !»* Ouais, mais si on a choisi Wingen-sur- Moder (ses petits routes, sa choucroute et son climat désastreux) il y a une bonne raison : Bergmann. Ce nom-là ne dira sûrement pas grand chose à la plupart, sauf aux tatoués de l'aigle doré de Mandello. Ça saute aux yeux, sa concession ne rivalisera jamais avec les concurrents aux couleurs japonaises. Mais à quoi bon ? La SDM, importateur français Moto Guzzi, espère vendre 500 motos l'année prochaine sur l'ensemble du réseau, soit près de quatre fois moins qu'une Honda 750 VFR... Inutile d'aller plus loin. Le magasin de Jacky colle à l'esprit de la marque, tout simplement : entretenir la passion, avoir une clientèle fidèle et être au-delà des quotas de vente. Allez, il y a bien une 1000 CBR en dépôt ou la Bimota SB 4 de Rudy, quelques VTT pour jouer du crampon dans le massif forestier environnant. Mais avant tout, ici l'attraction c'est Moto Guzzi. Partout. Des pièces spéciales, des posters fatigués, et des motos. Une Calif' injection flambant neuve dans sa caisse, et des occasions, plus ou moins récentes, une 1000 Le Mans sur le pont de l'atelier, ou encore un V twin démonté.

100 ch à la roue arrière à 10 000 tr/mn : une Guzzi métamorphosée qui tire sur les bras

«Tu ne peux pas devenir un bon concessionnaire Moto Guzzi si tu ne roules pas avec les motos que tu vends. Ça te permet entre autres de faire-ment remédier à certains défauts "d'origine" et de livrer des machines irréprochables». Ainsi, Jacky change systématiquement les rondelles trop sensibles à la rouille ou intervient par exemple sur l'habillage, parfois mal ajusté sur la chaîne de montage. Ça aussi, ça fait partie du boulot courant d'un concessionnaire Moto Guzzi.

PREPARATION

Docteur Jacky et ses Guzzi

Trois générations de Moto Guzzi se rendent la réplique dans les Vosges. La 850 Le Mans I (la noire) est apparue en 1975, après la V7 Sport, l'ancêtre légendaire. Point commun avec la spéciale Bergmann et la dernière 1100 Sport : la base mécanique. Unique !

Et puis, il y a l'autre moto de Rudy. *«Rudy, c'est le pharmacien de Wingen. Sa moto, on travaille dessus depuis des années»*. Quel engin ! Son cadre chromé et sa robe rouge éclatent la rétine. La plupart du temps, Rudy écume le goudron environnant au guidon de sa Bimot'. *«Mais quand les GSX-R débridées commencent à trop le titiller, il sort sa Guzzi ! Elle les égale en accélération pure, mais dès que ça tourne...»* Et on veut bien le croire, car sa seule préparation laisse déjà rêveur. Près de 40 000 F pour le seul "gonflage" du moulin, ça aussi, ça laisse rêveur, voire perplexe. La passion n'a décidément pas de prix ! Au moins, ces investissements trouvent-ils juste récompense par la puissance annoncée à la roue arrière : 100 ch, au bas mot, pour un régime maxi de... 10 000 tr/mn ! Sacrée métamorphose, sacré boulot aussi. "Docteur Jacky" (John n'a plus qu'à bien se tenir) n'a reculé devant aucun luxe technologique.

Mais où s'arrêtera donc cette première, 140, 150 km/h ?

Une base moteur de 1000 Le Mans IV et en avant le mécano : cylindres réalésés en 1100 cm³ et traités Nikasil, double allumage, arbre à cames retaillé maison, bielles titane (les seules à supporter 10 000 tr/mn), caburateurs Mikuni, boîte racing, volant d'inertie allégé et silencieux Yoshimura, pour l'essentiel. On commence à comprendre... Fait étonnant, en comparaison la partie-cycle reflète nettement moins d'audace dans sa préparation. Le cadre de 850 Le Mans III est conforme à l'origine. Seules grosses modifications, les suspensions (fourche Marzocchi et amortisseurs Fournalès), les disques flottants Brembo de 300 mm et les jantes larges Akront à rayons. Esthétique rétro avec le tête de fourche de Ducati 900 SS ou la selle Martin et voilà pour l'essentiel de la préparation. Avouez que le "bitza" en jette plein la vue. Cette fois, il faut y aller. Toujours ces titillages de carbus, à titre préventif et... moteur.

Le 1100 trépigne soudain, mais l'échappement se fait étonnament discret, ou presque. Les carbus aspirent goulument au travers des cornets métalliques (qui n'ont même pas une grille pour arrêter les rats crevés), on maintient encore le ralenti à la poignée. La position révèle, elle aussi, des surprises. Le buste est suffisamment droit, grâce aux demi-guidons plutôt hauts, bien planqué derrière la généreuse bulle, mais les jambes... La selle très basse se paye, les commandes reculées aussi et la position "grenouille" fait son apparition.

Première, l'embrayage progressif mais doux (pour une Guzzi...) n'en finit plus de cirer ! Mais où s'arrêtera donc cette première, 140, 150 km/h ? Heureusement, l'équilibrage et l'allègement de l'embiellage autorisent de descendre à 2 000 tours sans cognements. Le twin est souple, mais chaque rotation "à vide" de la poignée prédit déjà des hauts régimes... hurlants ! Enfin une grande ligne droite. Essorage de poignée obligatoire. Boudiou ! Qui n'a pas connu de telles sensations n'a jamais rien connu ! Aucun autre ne pousse comme ce twin-là, à tel point que l'on doit presque se forcer pour l'emmener jusqu'à 10 000 tours, en limite de zone rouge. Une bonne grosse poussée, franche et progressive, dans un vacarme du tonnerre (du Beethoven), voilà qui doit laisser sur place n'importe quoi quand il s'agit de relancer la cavalerie en sortie d'épingle. En montagne, cette Guzzi Bergmann s'annonce imparable. Pourtant, la partie-cycle n'a rien d'extraordinaire, mais elle est saine, tout simplement. Passons sur l'amortissement plutôt ferme et les débattements modestes, pour retenir que la rigidité d'ensemble reste d'actualité. Pas de guidonnage sur les bosses et une tenue de cap très convaincante en toute situation, voilà de quoi servir très correctement l'allonge démoniaque du gros twin. Le freinage manque de mordant, mais peu importe. Celle-là ne vit que par la conduite musclée mais coulée, sans abuser ni de la boîte, encore trop lente, ni d'une manabilité toujours médiocre. Avec la Guz' de Rudy, on enroule le virage et gaz ! Les Metzeler ME1 assurent le grip, le moteur les sensations uniques ! Que demander de plus ? Vraiment, on a peine à rendre cette moto à son propriétaire. Celle-là dévoile la marque sous un autre visage, qui ferait sûrement réfléchir les plus récalcitrants. Mais ne rêvons pas. Elle reste avant tout une bête de circuit artisanale, dont le prix et l'exclusivité rebuteraient la plupart. Et puis, comme le souligne Jacky lui-même, les avantages du V-Twin Guzzi tiennent surtout à sa bonne longévité, son entretien limité et sa simplicité. Ses performances sportives, préparé ou non, ne sont plus directement comparables aux autres twins du marché. Mais ça, les passionnés s'en foutent pas mal. ■

Le gîte et le couvert

Non content de consacrer leurs journées aux motos italiennes, Jacky Bergmann et sa femme Linda se sont lancés dans une nouvelle activité, complémentaire. A deux pas de la concession, ils mettent à la disposition des motards autant que des touristes "automobiles" des chambres d'hôte dans le cadre très sympa de leur "Relais Nature". De quoi découvrir les Vosges du Nord et discuter Guzzi entre passionnés.

Linda et Jacky Bergmann
7, rue de Zittersheim
67290 WINGEN-SUR-MODER
Tél : (16) 88 89 80 07

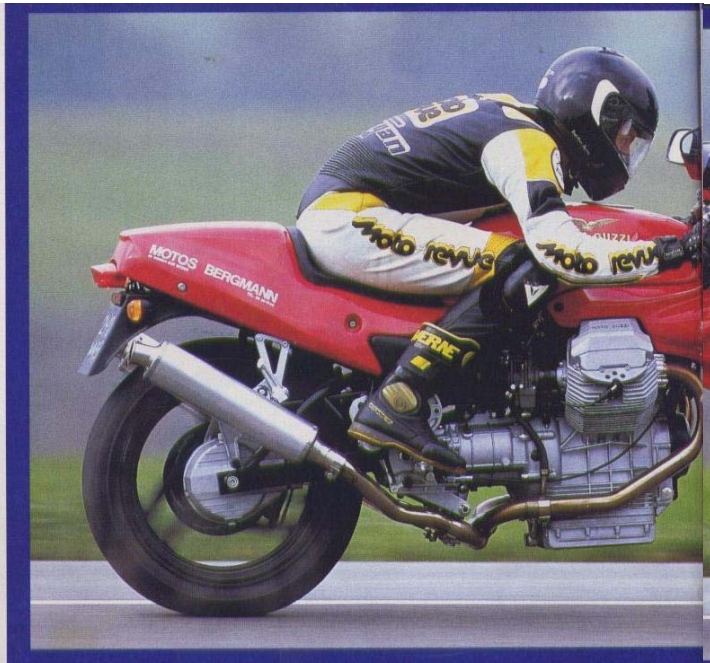
nouveaux ressorts, plus souples. Pour le plaisir des yeux et des oreilles, il monte une ligne d'échappement Mistral d'origine italienne, bien sûr. Enfin, il peaufine la ligne de l'engin avec une toute nouvelle coque arrière monoplace fabriquée pour lui. Elle remplace le plus imposant et torturé habillage standard. Voilà pour le tour du proprio, sobre mais superbe. Maintenant, deux ou trois rotations de poignées pour gaver les carbus et moteur !

SON CARACTÈRE SE CACHE

DANS LA POIGNÉE

Vraouummm ! En voilà de la bonne grosse symphonie, du genre qui vit, tremble, éructe grassement et secoue l'engin. À tel point que l'on évitera de trop la laisser chauffer sur la béquille, au cas où. Les deux fins "silencieux" alu laisseraient sans doute un rictus figé sur le visage d'un honorable fonctionnaire des Mines mais la Sport retrouve enfin sa digne mélodie. Celle qui restitue au mieux le va-et-vient "ferroviaire" de ses deux grosses gamelles, sans trop de watts agressifs mais avec une auguste profondeur. La Guz respire à pleins poumons, l'engin se lance, l'embrayage à sec ferraille, juste avant que la nouvelle poignée de gaz - empruntée à une Ducat 888 - ne réveille le twin !

Cette fois, oubliées, les montées en régime fastidieuses (et les crampes) : la 1100 Bergmann bouscule maintenant sans finesse, prend ses 8 000 tr/min et lâche ses 90 canassons avec un entrain presque incroyable, lorsque l'on connaît l'apathie de la version stock. Sans trou ni hésitation, l'italienne carbure, tous boisseaux ouvèrts en grand, en un quart de tour. Attention, pourtant : nous sommes loin de la facilité des twins nippons. Et ça, même Bergmann n'y peut rien. La Guzzi nécessite notamment une attention toute particulière pour être maintenue au-dessus des 2 500 tours, sous peine de cognements dévastateurs. De même, la boîte de vitesses, lente et parfois imprécise, requiert toujours autant de diplomatie dans son maniement. Avec elle, il faut avant tout décomposer et bien s'assurer du bon verrouillage du rapport avant d'essorer la poignée. Une question d'habitude et de sensibilité. On ne pilote pas une Moto Guzzi comme la première venue... M'enfin !



TRACTEUR

Oubliez tout, la 1100 Sport, surtout celle de Doc' Jacky, vous projette dans un autre monde. Au menu, une tenue de cap en plomb massif, une sûreté rare dans les courbes bien revêtues et quel caractère ! Ses 90 ch s'expriment maintenant de 2 500 à (plus de...) 8 000 tr/min, avec un enthousiasme étonnant. Bon, l'ensemble reste physique, d'accord mais ça aussi, on s'y fait !

LE PRIX DE LA MODIF'

Moto Guzzi 1100 Sport Bergmann (avec selle mono et modification de la poignée et des carbus) : 76 650 F

PIÈCES DÉTACHÉES :

- Transformation poignée de gaz et adaptation carburation : 500 F
- Kit selle monoplace : 2 900 F
- Protections moteur alu : 420 F
- Kit échappement complet Mistral : 4 700 F
- Kit guidon bracelets alu 3 cm plus haut (position moins couchée sur l'avant) : 1 550 F
- Kit entretoise/filtre à huile extérieur : 980 F
- Bulle haute et béquille spéciale en préparation

CONTACT

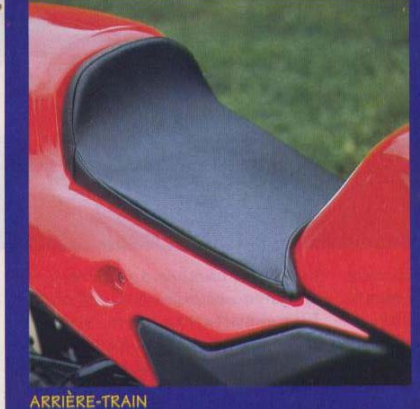
Jacky Bergmann
Concessionnaire Moto Guzzi
7, rue de Zittersheim
67290 Wingen-sur-Moder
Tél. : (16) 88 89 75 06

MIRACLE

Une bonne partie de l'agrément de cette spéciale se cache dans l'anodine poignée. Bien moins physique à actionner, elle ouvre désormais les boisseaux en un quart de tour, ce qui, ajouté à de nouveaux réglages de carburation procure au V-twin une pêche presque insoupçonnable !

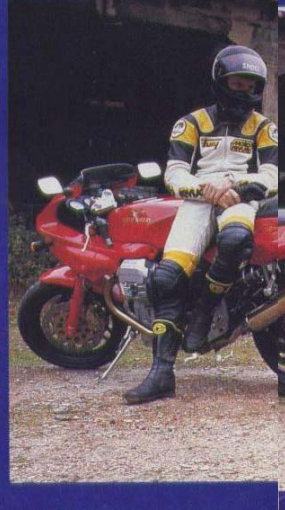
MÉLODIEUX

Cette ligne d'échappement Mistral est, elle aussi, au menu. Elle allège la ligne mais contribue aussi à libérer le twin qui sonne désormais plutôt profond, sans pour autant trop effrayer les grand-mères...



ARRIÈRE-TRAIN

L'autre modification concerne cette selle monoplace, plus compacte que l'habillage de série. Plus basse, elle ravira les courts sur pattes plutôt que les "échassiers", désormais pénalisés une fois les jambes repliées.



ESSENTIELLE

Peu de choses séparent ces deux Moto Guzzi 1100 Sport mais les différences sont essentielles.
À gauche, la version stock, son moteur affadi et sa poignée d'accélérateur type "Bullworker".
À droite, la version Bergmann, légèrement retouchée mais, surtout, nettement plus jouissive, du fait des sensations offertes à son pilote.
Une Guzzi plus vraie que nature !

PLUS AUTHENTIQUE

QUE LA VERSION D'ORIGINE

La nouvelle selle, plus basse, ravira avant tout les courts sur pattes. Car une fois assis, on regrette alors la position d'origine, plus décontractée lorsque l'on mesure près de 180 cm. Ce nouvel habillage permet au moins d'abaisser sensiblement le centre de gravité de l'engin et donc son agilité. Ne rêvez pas : dans l'ensemble, la 1100 Sport reste assez physique à l'attaque, sur terrain sinueux.

Là, mieux vaut freiner d'abord en ligne droite (les deux gros disques Brembo assurent), pour balancer ensuite sans brusquerie, tout en rouvrant progressivement les gaz. Tout un art, qui devient aussi la source de sensations inoubliables dans les grandes courbes rapides. Rien, vraiment rien d'autre, n'offre cette sensation de rigidité et de fidélité. La Moto Guzzi dévore littéralement la trajectoire, à tel point qu'elle aura même beaucoup de mal à en dévier... Vous voilà prévenus !

Cette 1100 Sport Bergmann est bien plus authentique que la version d'origine, par son caractère libéré et, paradoxalement, plus civilisé. Jacky estime que la seule modification de la poignée et de la carburation suffisent déjà à dévoiler son vrai caractère, sans autre dépense. Alors, après tout, rien n'oblige ses futurs propriétaires à ne pas l'exiger au moment de signer le bon de commande. Jacky, lui, le propose systématiquement à ses clients. D'autres concessionnaires lui emboîteront sûrement le pas rapidement. ■

FICHE TECHNIQUE

MOTO GUZZI 1100 SPORT BERGMANN

TYPE	bicylindre en V à 90°, 4 temps, refroidi par air, 4 soupapes, simple ACT
CYLINDRÉE	1 064 cm³
PUISSANCE MAXI	90 ch à 7 800 tr/min
COUPLE MAXI	9,7 mkg à 6 000 tr/min
BOÎTE	arbre et cardan, 5 vitesses
CADRE	type poutre central en acier
SUSPENSION AV	fourche téléhydraulique Marzocchi M1R, réglable en compression et détente
SUSPENSION AR	type Cantilever, combiné White Power, réglable en précharge, détente et compression
FREIN AV	double disque Brembo flottant, étriers 4 pistons
FREIN AR	simple disque flottant, étrier 2 pistons
PNEUS	Michelin Radial TX11/23 : AV 120/70 x 17 ; AR 160/60 x 18
POIDS À SEC/PLEINS	195 kg / 227 kg
ESSENCE/RÉSERVE	19 l / 3 l